

16. Sitzung der Arbeitsgruppe der leitenden Beamten

Tischvorlage zum TO. Pkt: 6.3

ZWEITE MINISTERKONFERENZ DES DONAU- KOOPERATIONSPROZESSES BUKAREST, 14. Juli 2004



ARBEITSGEMEINSCHAFT
DONAULÄNDER
PRACOVNÍ SPOLEČENSTVÍ
PODUNAJSKÝCH ZEMÍ
PRACOVNÉ SPOLOČENSTVO
PODUNAJSKÝCH KRAJIN
DUNAMENTI TARTOMÁNYOK
MUNKAKÖZÖSSÉGE
RADNA ZAJEDNICA
PODUNAVSKIH REGIJA
RADNA ZAJEDNICA
PODUNAVSKIH ZEMALJA
COMUNITATEA DE LUCRU
A STATELOR DUNARENE
РАБОТНА ОБЩНОСТ
ДУНАВСКИ СТРАНИ
РОБОЧА СПІВДРУЖІСТЬ
ПРИДУНАЙСЬКИХ КРАЇН

Am 27. Mai 2002 unterzeichneten im Wiener Rathaus 13 Staaten des Donaubeckens die „Deklaration über die Einrichtung einer Donauraumkooperation“ womit ein deutliches politisches Signal für eine neue Zukunft im Donauraum gegeben wurde.

Österreich übernahm dabei die Aufgabe, das Kapitel: „Nachhaltige Entwicklung und Verbesserung der Qualität des Verkehrs im Donauraum“ auszuarbeiten. Die 13 Außenminister der Staaten des Donaubeckens hielten in ihren Reden auch ausdrücklich fest, wie wichtig die Entwicklung der Wasserstraße Donau für den gesamten Donaubereich und darüber hinaus für gesamt Europa ist.

Im Lichte dieser Ergebnisse fand im Jahr 2003 ein Workshop zum Thema in Wien statt, dessen Ergebnisse in die vorliegende Deklaration eingearbeitet wurden.

Am 13. Juli 2004 findet nunmehr ein weiteres Treffen der Senior Officials und am 14. Juli 2004 die zweite Konferenz der Außenminister der 13 Donaustaaten statt.

Die Deklaration wurde vom Leiter des Arbeitskreises Verkehr und Schifffahrt der ARGE Donauländer ausgearbeitet und via BMAA an die Signatarstaaten des Donauraum-Kooperationsprozesses übermittelt. Damit ist sichergestellt, dass die Wünsche der Mitgliedsländer der ARGE Donauländer direkt in die Arbeit des DCP einfließen. Die Deklaration soll in der o.a. Konferenz der Minister angenommen werden.

**ENTWICKLUNG NACHHALTIGER VERKEHRSLÖSUNGEN
IM DONAURAUM
AUF DER GRUNDLAGE DES KONZEPTS
„DIE DONAU ALS EUROPÄISCHE WASSERSTRASSE“**

ERKLÄRUNG

I. PRÄAMBEL

Die Außenminister der dreizehn Signatarstaaten der Erklärung über die Einrichtung des Donau-Kooperationsprozesses, die Europäische Kommission und der Stabilitätspakt für Südosteuropa bekundeten ihr großes Interesse an der Entwicklung der Donau zu einer leistungsfähigen Wasserstraße, die in der Lage ist, die ihr zustehende Rolle als zuverlässiger Partner für nachhaltige Verkehrslösungen im Donauraum zu übernehmen.

A.

Die Donau ist der wichtigste nicht-ozeanische Wasserkörper in Europa. Jedes Jahr strömen etwa 350 Kubikkilometer Flusswasser aus einem Becken von 2 Millionen Quadratkilometern Ausdehnung, welches ungefähr ein Drittel der Oberfläche von Kontinentaleuropa einnimmt, von der Donau ins Schwarze Meer. Die Donau ist das Flussbecken mit den meisten Anrainerstaaten weltweit, weshalb koordiniertes Vorgehen noch wichtiger wird und eine noch größere Herausforderung darstellt.

B.

Die Donau, der zweitgrößte Fluss Europas, vereint durch ihren Anschluss an den Rhein Ost und West, Schwarzes Meer und Nordsee. Sie verbindet 80 Millionen Menschen mit einer Vielzahl von Traditionen und Kulturen (EU-Mitgliedstaaten, EU-Kandidatenländer und Länder, die nicht um EU-Mitgliedschaft angesucht haben).

C.

Im Zuge des laufenden Erweiterungsprozesses (Beitritt Bulgariens, Rumäniens und Kroatiens) wird die Donau zu einer zentralen Achse der erweiterten EU sowie das Schwarze Meer zu einem Küstengebiet der EU. Dadurch erhöht sich die strategische Bedeutung der Region im Zusammenhang mit einer erweiterten EU. Die Kooperation zwischen den Donauanrainerstaaten wird als wichtiger Katalysator für die wirtschaftliche Entwicklung der Region wirksam werden und es diesen ermöglichen, Nutzen aus der Donau als schiffbarer Wasserstrasse zu ziehen.

D.

Die Donau entspricht Korridor VII des Paneuropäischen Verkehrsnetzes.

Das politische Endziel ist sicherlich die enge Anbindung von Korridor VII an den Rest des Paneuropäischen Verkehrssystems. Daher ist die Optimierung des über die Donau abgewickelten Verkehrs von großer Bedeutung.

E.

Die Donau ist nicht nur als Korridor VII und damit als integraler Bestandteil des Paneuropäischen Verkehrsnetzes zu betrachten, sondern stellt auch einen wichtigen multimodalen Verkehrskorridor in der gesamten Region dar.

F.

Der Binnenschiffverkehr ist grundsätzlich eine multimodale Verkehrsform, bei der ganze Operationsketten abgewickelt werden, wobei jedes einzelne Glied zum Endergebnis beiträgt. Aus diesem Grund ist der Binnenschiffverkehr mehr als andere Verkehrsformen auf eine Entwicklungsstrategie angewiesen, welche die gleichzeitige Beseitigung der verschiedenen Hindernisse und die einheitliche Entwicklung des gesamten Systems voraussetzt.

Im Zusammenhang mit der EU-Initiative zur Förderung von Alternativen zum Straßenverkehr zwecks Bekämpfung der Überlastung des Straßennetzes wird dem Binnenschiffverkehr sowie dem See-/Flussverkehr Priorität für die Erreichung des oben erwähnten Zieles eingeräumt.

G.

Die Entwicklung von miteinander verbundenen und mit den anderen entsprechenden europäischen Netzen kompatiblen Verkehrsnetzen im Donaoraum ist ein wichtiges

Instrument zur Verbesserung von Verkehrsverbindungen und zur Integration der Staaten der Region in das europäische Politik- und Wirtschaftssystem.

H.

In dem Maße, in dem das weltweite Güterverkehrsaufkommen zugenommen hat, wurden auch die externen Kosten überlasteter Verkehrssysteme sowie von Unfällen, Luftverschmutzung und Lärm deutlicher sichtbar, nicht bloß als Anlass zur Beunruhigung betreffend die Lebensqualität, sondern auch in Bezug auf die von ihnen ausgehende, potenzielle Beeinträchtigung des Wirtschaftswachstums und der Mobilität. Daher stellt die Notwendigkeit der Einführung von effizienteren, modal integrierten Diensten, die sich brachliegende Kapazitäten anderer Verkehrsformen zunutze machen, eine der wesentlichen Herausforderungen an die Transportbranche dar.

I.

Die kombinierten Transporttechniken haben sich so weit entwickelt, dass Wasserstraßen in höchst effizienter Weise genutzt werden können. Ihre niedrigen externen Verkehrskosten sowie die Vorteile für die Umwelt können den entscheidenden Faktor liefern, durch den eine Binnenschiffahrtsstrecke attraktiv wird. Hier kann Korridor VII, die Donau, als sehr wichtige Verkehrsader sowie als Strecke betrachtet werden, die effizient in die Logistikketten zahlreicher alternativer Ursprungs-/Zielorte vom Schwarzen Meer bis ins Herz Europas und den Atlantikraum (in beiden Richtungen) integriert ist.

J.

Infrastrukturelle und rechtliche Probleme betreffend die Donauschiffahrt sind als Prioritätsaufgaben zu lösen, um den Fluss zum gemeinsamen Nutzen der Donauanrainerstaaten wie der EU insgesamt zu einer führenden Wasserstraße zu machen.

K.

Die Wasserstraße Donau ist als Verkehrsform zu betrachten, der im Güterfernverkehr Priorität einzuräumen ist. Mit wenigen, aber wirksamen Maßnahmen könnte ein durchgehender Ost-West-Verkehrskorridor mit hoher Kapazität zur Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens geschaffen werden.

L.

Bezug nehmend auf eines der wichtigsten Dokumente für die Binnenschifffahrt, die Erklärung von Rotterdam aus dem Jahr 2001, gilt es einige Punkte anzupassen oder zu präzisieren (Anhang 1).

II. EMPFEHLUNGEN

Die Optimierung des Verkehrs auf der Donau ist von verschiedenen Faktoren abhängig, die einander wechselseitig bedingen und zu analysieren sind. Die Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen für den Großteil der auf der Donau transportierten Güter wird nur dann von Vorteil sein, wenn eine Reihe von Fragen aufgegriffen wird:

- Allgemeine Erfordernisse
- Physische Verbesserungen des Flusses, der Häfen, intermodalen Knotenpunkte und Werften
- Verbesserung der Flotten
- Verbesserung von Dienstleistungen und Betrieb
- Verbesserung bei institutionellen und rechtlichen Fragen

ALLGEMEINE ERFORDERNISSE

1. Verstärkung der gemeinsamen Lobbyarbeit der DCP-Partner innerhalb der erweiterten EU im Interesse einer starken Binnenschifffahrt. Eine gemeinsame Politik der Öffentlichkeitsarbeit ist umzusetzen.
2. Mittels der oben erwähnten Empfehlung ist die Donau als wichtige europäische Wasserstraße zu fördern.
3. Die Kommunikation auf Expertenebene zwischen den DCP-Staaten ist im Rahmen von DCP und Korridor VII als Plattform einer gemeinsamen Verkehrsagenda zu verbessern.

4. Die DCP-Partner stimmen überein, dass multimodale Planungsverfahren nötig sind, um das Ziel eines nachhaltigen Verkehrssystems zu erreichen.
5. Die verstärkte Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und Privatsektor soll den effizienten Einsatz finanzieller wie personeller Ressourcen sicherstellen.
6. Die DCP-Partner werden Initiativen lancieren, um die erkannten Einstellungsprobleme hinsichtlich Binnenschifffahrt und intermodalen Verkehr zu überwinden.
7. Die DCP-Staaten werden zusammenarbeiten, um die kürzest möglichen Grenzformalitäten für den intermodalen Verkehr weiter zu verbessern.
8. Der intermodale Verkehr ist in technischen, betrieblichen und Verwaltungsverfahren zu berücksichtigen.
9. Einführung des One-Stop-Shopping für den intermodalen Verkehr.

PHYSISCHE VERBESSERUNGEN

1. Kurzfristige Verbesserung bestehender Engpässe zur Schaffung einer effizienten Wasserstraßeninfrastruktur auf der Donau.
2. Eine modernisierte und effiziente Wasserstraße Donau sollte den Erfordernissen der europäischen Binnenschifffahrt in Bezug auf Tiefgang der Schiffe und Dauer der Betriebsmöglichkeiten entsprechen.
3. Der infrastrukturelle Standard der Häfen und Terminals entlang der Donau ist mit Hinblick auf intermodale Aspekte zu verbessern, um ein adäquates Dienstleistungsniveau für Verloader und Frächter sicherzustellen.
4. Zu diesem Zweck empfehlen die DCP-Partner dringend Investitionen in moderne, genormte intermodale Ausrüstungen.

5. Die Verbindungen mit dem Hinterland sind aufzuwerten, um den Zugang zu den Häfen zu verbessern.
6. Eine Analyse der bestehenden Hafeninfrastruktur (Verkehr, Umschlagdaten, Trends) sollte zur Erstellung eines detaillierten Masterplans für jeden Hafen und seine zukünftige Entwicklung führen.
7. Die Verbindungen zwischen Häfen, Schiene und Straße sind für die verbesserte Entwicklung der Häfen mit dem Ziel der Intermodalität von besonders großer Bedeutung.
8. Die Regionalplanung sollte die Ansiedlung von Industriegebieten am Flusssufer in Betracht ziehen.
9. Parallele Aufwertung (Modernisierung) von Wasserstraßen und Schienennetzen.
10. Verfahrensharmonisierung in standardisierter Form, insbesondere im Bereich der Terminals, zur Schaffung allgemein transparenter Umschlagbedingungen für die Donau, wobei die Betonung auf der Schaffung von Flussinformationsdiensten (River Information Services, RIS) und verwandten Systemen mit dem Endziel einer durchgehenden Informations- und Logistikkette liegt.
11. Anschluss der Save an Korridor VII im Zusammenhang mit den Entscheidungen der Save-Kommission.

VERBESSERUNG DER FLOTTEN

Die DCP-Partner fordern Schiffseigner und Werften auf, Forschungsarbeit hinsichtlich neuer Binnenschiffahrtstechnologien zu leisten, die den Bedürfnissen und Möglichkeiten der Wirtschaft, Schifffahrt und Umwelt entsprechen.

VERBESSERUNG VON DIENSTLEISTUNGEN UND BETRIEB

1. Der intermodale Ansatz und die Effizienz der Güterschifffahrt per se sind in hohem Ausmaß von der Schaffung einer Kette von Knotenpunkten entlang der Donau abhängig.
2. Neue Transportverfahren müssen umgesetzt werden, um Geschwindigkeit und Sicherheit in den Terminals zu erhöhen.
3. Optimierung der Verkehrsinformation und Verkehrskontrolle.
4. Evaluierung und Vorhersage der Verkehrsströme auf Grundlage nationaler und internationaler Versorgungsketten.
5. Die DCP-Partner sind bereit, bestehende technologische Innovationen zu unterstützen, insbesondere den Einsatz der Telematik, d.h. von Flussinformationsdiensten (RIS).
6. In dieser Hinsicht ist der Einsatz von bordseitigen Transpondern verpflichtend festzuschreiben. Der Finanzaufwand ist zu evaluieren, und Fördergelder sind vorzusehen.
7. Harmonisierung von IT-Standards, zum Beispiel beim Prozess-Screening und betreffend den freien Zugang für Frächter und Terminalbetreiber.
8. Die DCP-Partner vereinbaren die Einrichtung einer Plattform für virtuelle Kommunikation für intelligentes, prozessbasiertes Datenclearing.
9. Einführung europaweiter Transporttarife zur Schaffung einer Wettbewerbssituation im Binnenschiffverkehr.

VERBESSERUNG BEI INSTITUTIONELLEN UND RECHTLICHEN FRAGEN

1. Harmonisierung des rechtlichen und administrativen Rahmens (z. B. Zolltarife).
2. Verstärkte EU-Harmonisierung (technische, soziale, Umweltstandards).
3. Verstärkung der allgemeinen Zusammenarbeit von Leistungserbringern entlang der Korridore.